1968 பிப்ரவரி 28]

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன்: சிறு கைத்தொழில் நிலையம் சார்பாகத்தான் நான் ஏற்கனவே குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். இம் மாதிரியாக 6 நிலையங்கள் கூட்டுறவுத் துறையிலும், பல தனியார் துறைகளிலும் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. இவைகளினால் நல்ல லாபம் இருந்து, தொழிலாளர்களுக்கும் வேலைவாய்ப்பு கிடைக்க வழிவகை இருந்தால், அரசாங்கம் தக்க நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொள்ளும்.

திரு எம். எஸ். மணி: தலைவர் அவர்களே, நம் நாட்டில் தயாராகும் காலணிகளின் விலை குறைவாக இருக்கின்ற காரணத்தினால், வெளி நாட்டிலிருந்து வருகின்றவர்கள் ஏராளமாக வாங்கிச் செல்லுகின்றனர் என்று சொல்லப்படுகிறது. ஆகவே, இத்தொழிலை மேலும் விரிவுபடுத்த அரசாங்கம் முயற்சி எடுத்துக்கொள்ளுமா? இத்தொழிலுக்கான பயிற்சி நிலையங்களில் எல்லா மதத்தைச் சேர்ந்தவர்களுக்கும் பாகுபாடின்றி பயிற்சி அளிக்க அரசாங்கம் முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன்: 1—3—1966 முதல் 28—2—67 முடிய தாராமங்கலத்தில் உள்ள பயிற்சி நிலையத்தில் 12 பேருக்கு பயிற்சி அளிக்கப்பட்டது. 1—3—1967-ல் தொடங்கும் ஆண்டில் 12 பேர் பயிற்சி பெற வசதியளிக்கப்பட்டது. இப் பயிற்சி நிலையத்தில் குறிப்பிட்ட வகுப்பினர்தான் வந்து சேரவேண்டும் என்பதில்லை. பயிற்சிபெற விருப்பம் உள்ள எவரும் வந்து சேரலாம் பயிற்சிக் காலத்தில் மாதத்திற்கு 45 ரூபாய் ஸ்டைபண்டாகக் கொடுக்கப்படுகிறது.

நீண்ட தூர துரித பஸ்கள்.

***92. வினா.—திரு ந. காசிராமன்:** மாண்புமிகு பொதுப் பணித் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1—3—1967-ந் தேதியில் தமிழக அரசின் போக்குவரத்து இலாகாவில் இருந்த நீண்ட தூர பஸ்கள் (Long distance Express Buses) எத்தனை?

(இ) 31—5—1967-ந் தேதி அன்று சர்க்கார் போக்குவரத்து இலாகாவில் இருந்த நீண்ட தூர பஸ்கள் எத்தனை?

(உ) 1—3—1967-ந் தேதி அன்று நீண்ட தூர பஸ்களின் (Express Buses) மூலம் கிடைத்த வசூல் தொகை எவ்வளவு?

(எ) 31—5—1967-ந் தேதி அன்று நீண்ட தூர பஸ்களின் மூலம் கிடைத்த வசூல் தொகை எவ்வளவு?

(ஐ) 1—3—1967-ந் தேதி அன்று அமுலில் இருந்த நீண்ட தூர பஸ்களின் கட்டண விகிதம் என்ன?

(ஒ) 31—5—1967-ந் தேதி அன்று அமுலில் இருந்த மேற்சொன்ன பஸ்களின் கட்டண விகிதம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி:

(அ) 1—3—1967-ல் தமிழக அரசின் போக்குவரத்துத் துறையில் இருந்த நீண்ட தூர விரைவு வண்டிகள்—170.

(இ) 31—5—1967-ல் தமிழக அரசின் போக்குவரத்துத் துறையில் இருந்த நீண்டதூர விரைவு வண்டிகள்—178.

(உ) 1—3—1967-ந் தேதி அன்று நீண்ட தூர விரைவு வண்டிகள் மூலம் கிடைத்த வசூல் தொகை—ரூ. 38,065,

(எ) 31—5—1967-ந் தேதி அன்று நீண்ட தூர விரைவு வண்டிகளின் மூலம் கிடைத்த வசூல் தொகை ரூ. 51,581.

(ஐ) 1—3—1967-ந் தேதி அன்று அமுலில் இருந்த நீண்டதூர விரைவு வண்டிகளின் கட்டண விகிதம்:

சமவெளியில் மைலுக்கு—6 காசு.
மலைப்பகுதியில் மைலுக்கு—12 காசு.

(ஒ) 31—5—1967-ந் தேதி அன்று அமுலில் இருந்த மேற்சொன்ன வண்டிகளின் கட்டண விகிதம் :

சமவெளியில் மைலுக்கு—5 காசு.
மலேப்பகுதியில் மைலுக்கு—10 காசு.

திரு. எஸ். ஜே. ராமசாமி : தலைவர் அவர்களே, 1—3—1967-ல் விரைவு வண்டிகளின் மூலம் வசூல் தொகை ரூ.38 ஆயிரம் என்றும், 31—5—67-ல் ரூ. 56 ஆயிரம் என்றும் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இந்த வித்தியாசம் ஏற்படக் காரணம் என்ன ? முன்பிருந்த அரசாங்கத்தின் கவனக் குறைவினுல்தான் முன்பு வசூல் குறைந்திருந்ததா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : 1—3—1967-ல் ஓடிய வண்டிகள் 127. 31—5—1967-ல் புதிய தமிழக அரசு ஓட்டிய வண்டிகள் 135. முன்பைவிட இப்பொழுது 8 வண்டிகள் கூடுதலாக ஓடின காரணத்தால் 51 ஆயிரம் ரூபாய் வசூல் கிடைத்தது என்று நான் சொல்ல முன்வரவில்லே முன்பிருந்த அரசாங்கம் மைலுக்கு 6 பைசா வீதம் கட்டணம் வைத்திருந்தது. புதிய தமிழக அரசு மைலுக்கு 5 பைசா என்று கட்டணத்தைக் குறைத்ததால், பொதுமக்கள் விரும்பி, "தமிழக அரசுப் போக்குவரத்து" பஸ்களில் பெருமளவில் பயணம் செய்ய ஆரம்பித்தனர். அதன் காரணமாகவே கூடுதலான வசூல் கிடைத்துள்ளது.

திரு. ப. மகாதேவன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, நமது அண்டை மாநிலமான கேரள மாநிலத்தின் போக்குவரத்து இலாகாவிலே, நம்முடைய போக்குவரத்து இலாகாவிலே இருப்பதைவிட வருமானம் குறைவாக இருந்தாலும், கேரள மாநில போக்குவரத்து இலாகா தொழிலாளர்கள் போனஸ் போன்ற வசதிகளில் அதிக லாபம் அடைகிறார்கள். ஆனல் நம்முடைய இலாகாவில் 60 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் என்று சொல்லப்படுகிறதே, அதற்குக் காரணம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : இந்தக் கேள்வி வசூலைப் பொறுத்தது. தனிக் கேள்வி போட்டால் விவரம் கொடுக்கப்படும்.

திரு ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி : தலைவர் அவர்களே, பஸ் கட்டணத்தைக் குறைத்த காரணத்தால் கூடுதல் வருமானம் வந்ததாக அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள். ஏப்ரல் 1-ம் தேதி முதல் சாதாரண பஸ்களில் ½ பைசா உயர்த்துவதாக இருக்கிறதே, இதனுல் ஏழைகள் பாதிக்கப்பட மாட்டார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : இதுவும் பொதுமக்களின் நன்மைக்காகத்தான் ½பைசா உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. வெளியிலே ஓடும் சாதாரண வண்டிகளின் எண்ணிக்கை தனியார் துறையில் மிக அதிகமாக இருக்கின்றன. பொதுத் துறையில் சுமார் 200 அல்லது 300 வண்டிகள்தான் ஓடுகின்றன. ஆனல் தனியார் துறையில் சுமார் 3 ஆயிரத்துக்கும் மேற்பட்ட வண்டிகள் ஓடுகின்றன. தனியார் துறை பஸ் முதலாளிகள் மைலுக்கு 3 பைசா கட்டணம் வசூலித்துக் கொண்டுவந்தபோது அரசாங்கத் துறை பஸ்ஸில் 2 பைசாதான் கட்டணமாக வசூலிக்கப்பட்டது. வண்டிகளின் எண்ணிக்கையைக் கொண்டு மதிப்பிடும்போது தனியார் துறையில் தான் மக்கள் அதிகமாகப் பயணம் செய்துவந்தனர். அரசாங்கத்துறை பஸ்களில் மக்கள் அதிகமாகப் பயணம் செய்ய வேண்டுமென்ற நோக்கத்துடன்தான் இப்பொழுது மைலுக்கு ½ பைசா கூடுதலாக, அதாவது மைலுக்கு 2½ பைசா வீதத்தில் கட்டணம் வசூலிக்கப்படும். பஸ் முதலாளிகள் எல்லாம் ஒரு மாநாடு கூட்டி, கலந்துரையாடி ஓர் ஒப்பந்தத்திற்கு வந்திருக்கிறார்கள். அதன்படி, மைலுக்கு 3 பைசா என்றிருப்பதை ½ பைசா குறைத்து 2½ பைசாவாகவும், பொதுத்துறையில் 2 பைசா என்றிருப்பதை ½ பைசா கூடுதலாக்கி 2½ பைசாவாக உயர்த்தியும் கட்டணம் வசூல் செய்யலாம் என்றும் முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

1968 பிரப்வரி 28]

திரு. ரா. கிருஷ்ணசாமி கவுண்டர் : தலைவர் அவர்களே, சமீபத்திலே தமிழக அரசு சொந்தமாக்கிக்கொள்கின்ற ரூட்களை நேரிடையான வழியில் இல்லாமல், 50 மைல் தூரத்தை 75 மைல் என்று கணக்கெடுத்து, எடுத்துக்கொள்கிறது. உதாரணமாக, கோவையிலிருந்து தாராபுரத்திற்கு 50 மைல் தூரம்தான் இருக்கிறது. இதை நேராக இல்லாமல், மேட்டுப் பாளையம் வழியாகக் கணக்கெடுத்துக் கொள்கிறது. கோவையிலிருந்து மேட்டுப்பாளையம் 50 மைல். மேட்டுப்பாளையத்திலிருந்து தாராபுரம் 25 மைல்—ஆக கோவையிலிருந்து மேட்டுப்பாளையம் வழியாக தாராபுரம் 75 மைல் என்று சொல்லி ரூட்களை எடுத்துக்கொள்கிறதே, இது சரியா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : பஸ் முதலாளிகள் உரிமம்—பெர்மிட் பெறுகின்ற நேரத்தில் கணக்குப்போட்டு அவர்களுக்கு வழங்கப் படும் ரூட்கள்தான் இப்போது கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ளப்படுகின்றன.

திரு. டி. எஸ். ஆதிமூலம் : தலைவர் அவர்களே, பஸ் முதலாளிகள் மாநாட்டில் ஒத்துக்கொண்டபடி, அரை பைசா உயர்த்துவது என்ற ஒப்பந் தத்தை அமல் நடத்த தேதி ஏதாவது குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறதா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தேதி குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது, 1—4—1968 முதல் இது அமலாக இருக்கிறது.

திரு. ஏ. சி. நரசிம்மன் : தலைவர் அவர்களே, மைலுக்கு அரை பைசா வீதம் உயர்த்துவது என்ற அடிப்படையில், சர்க்கார் துறையில்கூட ஒரே ரூட்டில் சில பஸ்களில் கட்டணம் கூடுதலாகவும், சிலவற்றில் குறைவாகவும் இருப்பதைத் தவிர்த்து ஒரு சீராக முறைப்படுத்த அரசாங்கம் முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : அவைகளையெல்லாம் சமன்படுத்து வதற்காகத்தான் 1—4—1968 முதல் புதிய உத்தரவு அமலாக்கப்படவிருக் கிறது.

திரு. க. இராமமூர்த்தி : தலைவர் அவர்களே, இந்த அரசு பஸ் கட்டணத்தை $2\frac{1}{2}$ பைசாவாக ஆக்கினால் தனியார் பஸ் முதலாளிகளும் $\frac{1}{2}$ பைசா குறைப்பதாக ஒப்புக்கொண்ட ஒப்பந்தத்தின் அடிப்படை யில் தான் இப்போது சர்க்கார் பஸ்களில் $\frac{1}{2}$ பைசாவாக உயர்த்தப் படுவதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். மதுரையில் உள்ள பஸ் முதலாளிகள் தான் அப்படி ஒப்புக்கொண்டார்கள் என்று வெளியில் சொல்லப் படுவது உண்மையா ? தனியார் பஸ் முதலாளிகளின் வேண்டுகோள் பேரில் இப்படிச் செய்ததாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இது தமிழக அரசின் தேசீயமாக்கும் கொள்கைக்கு முரண்பாடானது இல்லையா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தனியார் பஸ் முதலாளிகள் ஒரு மகாநாடு கூட்டி அதில் நிறைவேற்றப்பட்ட தீர்மானங்களை ஒரு கோரிக்கையாக அரசினிடத்தில் வைத்தார்கள். அந்தக் கோரிக்கை களில் ஒன்றுதான் இந்தக் கோரிக்கை. மதுரையில் உள்ள பஸ் முதலாளிகளுடன் கலந்து பேசி செய்யவில்லை. தனிப்பட்ட முதலாளி களிடம் அப்படிப்பட்ட தொடர்பு எங்களுக்குக் கிடையாது. கனம் உறுப்பினருக்கு அப்படிப்பட்ட தொடர்பு இருந்தால் அதைச் சொல்வது உசிதமாக இருக்கும். எல்லாத் தனியார் பஸ் முதலாளிகளும் தான் அந்த மகாநாட்டில் கலந்து கொண்டார்கள். அவர்களுடைய கோரிக்கைக்கு அரசு இணங்குவதற்கும், தேசீயமயமாக்கும் கொள்கைக் கும் சம்பந்தமே இல்லை. தமிழக அரசின் பஸ் தேசீயமய மாக்கும் கொள்கை என்பது தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகள் அத்தனைபேரையும் ஒழித்துக்கட்டும் கொள்கை என்பது அல்ல என்பது பலமுறை இங்கே எடுத்துச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. கோளத்தூர் கோதண்டம் : 1—3—1967 அன்று 127 பஸ்கள் ஓடின. 31—5—1967-ல் அது 135 பஸ்களாக ஆக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இருந்தும் இடம் கிடைக்காமல் பிரயாணிகள் திண்டாடுகிற காரணத்தினால் இந்த எண்ணிக்கையை இன்னும் அதிகமாக்குகிற உத்தேசம் அரசுக்கு உண்டா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : 31—5—1967ல்135 வண்டிகள் ஓடிக்கொண்டிருந்தன என்று சொன்னேன். இப்போது ஓடிக்கொண்டிருக்கிற வண்டிகள் 146

திரு. தோ. மு. நல்லசாமி : பஸ்களை அதிகப்படுத்தியிருப்பதோடு, பயணக் கட்டணத்தைக் குறைத்திருப்பது அதிக வசூலைத் தந்திருப்பதினால் இந்தக் கொள்கை மேலெழுந்தவாரியாக நல்லதாகத் தெரிகிறது. நாம் இத்துறையில் முதலீடு செய்கிற பணத்திற்கு ஈடுகட்டிக்கொள்ளுமா ? அதனால் மேலும் தொடர்ந்து நடத்தலாம் என்ற யோசனை அரசுக்கு ஏற்பட்டிருக்கிறதா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : நான் கொடுத்த புள்ளி விவரப்படி 6 பைசா கட்டணத்தை 5 பைசாவாகக் குறைத்திருப்பதன் மூலம் வசூலில் அதிக அளவுக்கு ஏற்றத்தாழ்வு இருக்கிறது. இது சர்க்காருக்கு உற்சாகம் அளிப்பதாகவே இருக்கிறது.

திரு. செ. பாலசுப்ரமணியன் : பஸ் கட்டணம் எந்த அடிப்படையில் நிர்ணயிக்கப்படுகிறது ? நம்முடைய முதலீடு, அதற்கான வட்டி, பஸ்களில் தேய்மானம் ஆகிய எல்லாவற்றையும் அடிப்படையாக வைத்து நிர்ணயிக்கப்படுகிறதா ? அல்லது அட்ஹாக் அடிப்படையில் நிர்ணயிக்கப்படுகிறதா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : எல்லாவற்றையும் கணக்கில் எடுத்துக் கொண்டுதான் நிர்ணயிக்கப்படுகிறது.

திரு. எஸ். ராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, 1—3—1967 இல் 6 காசாக இருந்த கட்டணத்தை 31—5—1967 இல் 5 காசாகக் குறைத்ததன் மூலம் அரசு பஸ் போக்குவரத்து துறைக்கு வருவாய் அதிகமாகவே வந்திருக்கிறது. இது நம்முடைய தேசீயமாக்கும் கொள்கைக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற வெற்றியாக இருப்பதனால் மேலும் தேசீயமாக்கும் கொள்கையை விரிவுபடுத்த இந்த அரசு முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : இப்பொழுதே அரசு தான் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிற கொள்கை அடிப்படையில் விரிவுபடுத்திக்கொண்டு தான் வருகிறது.

DR. H. V. HANDE : Sir, while I am happy that as a result of the indirect competition the rates of the private buses have come down to a certain extent, I shall be happ er still if there is direct competition between the Government and the private transport in the same routes as that would bring down the rates still further. At the same time, will this Government get any extra amount by increasing the rate by half a paisa ? As the Hon. Minister has stated before that by reducing the rate by one paisa, the revenue has increased. Based on the same hypothesis, will not the reduction in the rate by half a paisa reduce the revenue ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : இதனால் ஒன்றும் நஷ்டம் ஏற்பட்டு விடாது.

1968 பிப்ரவரி 28]

திரு. வ. ஜார்ஜ் : தலைவர் அவர்களே, குமரி மாவட்டத்தில் தனியார் பஸ்கள் சொற்பம் தான் ஓடுகின்றன. அங்கு 90 சதவீதம் சர்க்கார் பஸ்களேதான் ஓடுகின்றன. ஆகவே இந்த ½ பைசா உயர்வு அங்குள்ள ஏழை எளிய மக்களை பாதிக்காதா ? இப்போதே சில இடங்களில் தனியார் பஸ்களில் 20 பைசா வாங்கக் கூடிய இடங்களில் சர்க்கார் பஸ்களில் 22 பைசா வாங்கப்படுகிறது. மேலும் உயர்த்துவது பொது ஜனங்களைக் கஷ்டத்திற்குள்ளாக்கும் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : நாம் ஒரு மாவட்டத்து மக்களை வைத்து ஒரு காரியம் செய்வதில்லை. தமிழ் நாட்டு மக்கள் முழுமைக்கும் பார்த்து செய்திருக்கிறோம்.

திரு. ஏ. வி. பி. ஆசைத்தம்பி : தலைவர் அவர்களே, தேசியமாக்கப் பட்ட 121 ரூட்டுகளில் நம்முடைய பஸ்கள் 202 ஓடிக்கொண்டிருப்பதாகத் தெரிகிறது. ஆனால் தனியார் பஸ்கள் நாலாயிரத்திற்கு மேல் ஓடலாம். நாம் ½ பைசா உயர்த்தினாலும், தனியார் பஸ்களில ½ பைசாவாக குறைக்கப்படும் என்பதனால் அதிகமான அளவுக்கு ஏழை மக்கள் நன்மை அடைவார்கள் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இந்த வாதத்தை நான் ஒத்துக் கொண்டாலும் அவர்களும் 2 பைசா அளவுக்குக் குறைக்க வேண்டுமென்று கட்டாயப்படுத்த இந்த சட்டசபையால் முடியுமா ? அல்லது மத்திய அரசாங்கத்தின் அனுமதி தேவையா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : மூன்று பைசா வரை வசூலிக்கலாம் என்று ஏற்கனவே சட்டம் இருக்கிறது.

திரு. என். வரதராஜன் : தலைவர் அவர்களே, ரயில் போக்கு வரத்து இல்லாத பகுதிகளில் குறிப்பாக மதுரை லோயர் காம்ப், திண்டுக்கல், கரூர் போன்ற பகுதிகளில் இரவு நேர அதிக பஸ் போக்குவரத்து விட அரசாங்கம் ஆலோசிக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : பகலிலேயே விபத்துக்களை தவிர்க்க முடியாத நிலையில் இரவு நேரத்தில் விடுவது என்றால் அதைப்பற்றி தீர யோசிக்கவேண்டும்.

திரு. கே. விநாயகம் : இதுவரை தனியார் பஸ்கள் ஓடுகிற ரூட்டுகளில் அரசாங்கம் பஸ்களைவிட்டபோது தனியார் கட்டணங்களைவிட குறைவாகக் கட்டணத்தை வைத்து ஓட்டினார்கள். இப்போது தனியார் பஸ்களில் லைசென்சு காலாவதி ஆனபிறகு ஏகபோகமாக அந்த ரூட்டுகளில் அரசாங்க பஸ்கள் போகத்தொடங்கியவுடன் முன்பு குறைத்திருந்த கட்டணத்தை உயர்த்திக்கொண்டு விட்டார்கள் என்பது தெரியுமா ? குறிப்பாக முன்பு சென்னையில் இருந்து திருத்தணிக்கு தனியார் பஸ்களில் 2–25 ரூபாய் கட்டணம் வாங்கிக்கொண்டிருந்தபோது, சர்க்கார் பஸ்களுக்கு ரூ. 1–75 ஆகக் குறைத்துக்கொண்டார்கள். சென்னை–திருத்தணி ரூட்டை இப்போது ஏகபோகமாக எடுத்துக்கொண்டவுடன் இவர்களும் ரூ. 2–25 ஆக ஏற்றிக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பது தெரியுமா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : நான் ஏற்கனவே குறிப்பிட்டது போல சமரசத்தின் அடிப்படையில் ஏற்பட்ட விளைவு இது.

திரு. எ. பட்டாபி நாயுடு : தலைவர் அவர்களே, அரசாங்க சாதாரண பஸ்களுக்கும், எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களுக்கும் அதிக வேறுபாடு இல்லாத காரணத்தினால் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை நிறுத்த மக்கள் முயற்சிப்பதை தடுக்க எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் கவருக்கு ஒரு மாறுதலை ஏற்படுத்த அரசாங்கம் முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : அதுபற்றி யோசிக்கலாம்.

[1968 பிப்ரவரி 28

திரு. அ. பொ. அரசு : கட்டணக் குறைப்பு என்று அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அதனால் சென்னையில் இருந்து ஊத்துக்கோட்டைக்கும், பெரியபாளையத்துக்கும் செல்கிற அரசாங்க பஸ்களில் ஒனு ப்ளாட்ரேட் வைத்திருக்கிறார்கள். சென்னை யில் இருந்து மாதவரம் போகிற தனியார் பஸ்களில் 20 பைசா, அரசாங்க பஸ் என்றால் 50 பைசா என்று இருக்கிறது. இதனால் அரசாங்க போக்குவரத்து இலாகாவுக்கு உண்மையில் நட்டம் ஏற்படுகிற தென்பது அரசாங்கத்திற்கு தெரியுமா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : அதுபற்றி கனம் உறுப்பினர் இதுவரை தெரிவிக்காமல் இருக்கும்போது எப்படித் தெரியும் ?

திரு. கே. என். குமாரசாமி : தலைவர் அவர்களே, குமரி மாவட்டத் தில் சர்க்கார் பஸ்களில் மூலமாக ஏராளமான நஷ்டம் வந்திருப்ப தாக ஒரு பத்திரிக்கைக் குறிப்புக் கூறுகிறதே, அது எந்த அளவுக்கு உண்மை ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : இது மொத்த லாபநஷ்டக் கணக்கை பார்க்கிறபோது தெரியாது. தனிக்கேள்வி போட்டால் விவரம் தெரியும்.

திரு. ந. காசிராமன் : 1—3—1967 இல் 127 பஸ்கள் ஒரு நாளைக்கு எத்தனை ட்ரிப்புகள் ஓடின ? 31—5—1967 இல் 135 பஸ்கள் ஒரு நாளைக்கு எத்தனை ட்ரிப்புகள் ஓடின என்று கூற முடியுமா?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : இந்த விவரங்கள் இல்லை.

(திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் எழுந்திருந்தார்).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இந்தக் கேள்விக்கு நான் 15 நிமிடங்களுக்கு மேல் கொடுத்திருக்கிறேன். அடுத்த கேள்வி 93 எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

***93 வினா.—திரு. வை. சுவாமிநாதன் :** மாண்புமிகு பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாவிற்கு விடை யளிப்பாரா—

திருச்சிராப்பள்ளிக்கும் குற்றாலத்திற்குமிடையே அரசாங்க பஸ் விடும் உத்தேசம் ஏதேனும் பரிசீலனையிலுள்ளதா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : இல்லை.

11-00 முற்பகல் **திரு. வை. சுவாமிநாதன் :** குற்றாலம் இப்பொழுது தமிழ் நாட்டி னுடைய ஏழைகளின் வாசஸ்தலமாக இருக்கிறது. ஆகவே சீஸன் காலத்திலாவது பஸ் விட ஏற்பாடுகள் செய்வதற்கு அரசாங்கம் முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கருணாநிதி : தஞ்சாவூரிலிருந்து செங் கோட்டைக்குச் செல்கின்ற பஸ்ஸில் குற்றாலத்திற்குச் செல்வதற்கு வழியிருக்கிறது. நாகர்கோவில், நாகப்பட்டிணம், தூத்துக்குடி, கொல்லம் இந்த இடங்களுக்குப் போகின்ற பாதையிலே குற்றாலத்தை இணைத்துப் பாதைகள் போகின்றன. மேலும் தேவைப்படுமானால் அதுபற்றி யோசித்து முடிவு எடுக்கப்படும்.

ஹாஜி ம. மு. பீர் முஹம்மது: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, குற்றாலத்தில் சீஸன் ஏற்படுகின்ற காலத்தில் பல்வேறு நகரங்களி லிருந்து, திண்டுக்கல் மதுரை, ஸ்ரீவில்லிபுத்தூர், ராஜபாளையம் போன்ற இடங்களிலிருந்து குற்றாலத்திற்கு தனியார் துறையினர் பல